

HISTORIAS DE VIDA EN TRASMILENIO

“HISTORIAS EN LA VÍA”

APONTE AROCA JENNIFER JULIETTE

FUNDACION UNIVERSITARIA LOS LIBERTADORES

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACION

PROGRAMA DE COMUNICACION SOCIAL - PERIODISMO

BOGOTÀ D.C

2015

HISTORIAS DE VIDA EN TRASMILENIO

“HISTORIAS EN LA VÍA”

APONTE AROCA JENNIFER JULIETTE

ANDRÉ DIDYME-DÔME FUENTES

FUNDACION UNIVERSITARIA LOS LIBERTADORES

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACION

PROGRAMA DE COMUNICACION SOCIAL - PERIODISMO

BOGOTÀ D.C

2015

Contenido

1. Justificación.....	1
2. Descripción de problema.....	4
3. Pregunta problema.....	6
4. Objetivo general.....	6
5. Objetivo específico.....	6
6. Estado del arte.....	7
7. Marco teórico.....	12
7.1 El cómic.....	28
8. Método de investigación	35
9. Procedimiento.....	42
10. Conclusiones.....	51
11. Referencias.....	53

HISTORIAS EN LA VÍA

1. JUSTIFICACIÓN

Este proyecto está enfocado a un análisis de la cultura, la sociedad y sobre todo las historias de vida que se pueden identificar en un aspecto tan necesario para la vida de las sociedades como lo es el transporte público, específicamente Trasmilenio, así mismo se pretende plasmar dichas historias en un medio audio visual que logre una postura frente al tema a todas las personas que logran entender el sentido del ejercicio, la idea es plasmar estos eventos en un comic con el fin de que las personas lo lean y se identifiquen con estas historias cuya finalidad no es otra que generar si es posible otros escenarios de cultura con temas reales.

Para soportar el proyecto de historias urbanas en el medio de transporte público, se tendrán en cuenta varias categorías de análisis: Discurso, movilidad, transporte público, clases sociales, desigualdad, pobreza, cultura y educación, con el fin de identificar dentro de los discursos urbanos que se reflejan en historias, cuáles son los factores determinantes para que exista una variación significativa entre la comunicación que se da en el medio de transporte publico Trasmilenio y la realidad que viven los usuarios en su estilo de vida cotidiano.

Por otra parte, se quiere resaltar que el medio de transporte público más utilizado en este momento es Trasmilenio, un sistema de transporte público masivo en el cual hay cientos de usuarios que se movilizan en todas las horas del día, allí no solamente se escuchan historias urbanas sino que se evidencian porque debido a la cantidad de personas hay conflictos internos, anteriormente no era permitido ni la venta de productos, ni contar historias ni cantar, ahora después de 13 años de funcionamiento este tipo de eventos se han convertido en parte de la cotidianidad.

Con respecto al aspecto de ciudadanía, es importante mencionar que en relación con el tema de investigación tiene gran importancia debido, a que es precisamente esta la protagonista de las historias de vida, así que por medio de esta investigación se observa que tan importante es nuestro entorno social, familiar y que tanto influye la falta de educación formal e información en estas diversas historias y en quien las cuenta.

En este trabajo también se contemplan términos de suma importancia para la construcción de estas historias. Uno de ellos es el autoconocimiento: de este se destaca la capacidad de tener una manera propia de pensar, de sentir y de la forma en que se adoptan los valores personales, de ello depende la evolución del propio conocimiento. Otros aspectos importantes son la autonomía y la autorregulación, ya que de estos depende la forma de actuar coherentemente, puesto que es la propia persona quien establece los principios de valor, los cuales se organizan internamente para actuar en una sociedad.

Así mismo, la capacidad de diálogo está ligada a la importancia de huir del individualismo y exponer todos los conflictos que de cierta manera preocupan a nivel personal y social. Dialogar implica la interacción de diferentes puntos de vista para llegar a un consenso. La capacidad para transformar el entorno es aquella que permite la construcción de formas y proyectos enfocados en situaciones necesarias para manifestar criterios de valor que se relacionan con el compromiso de solucionar conflictos.

Tal y como se ha descrito, las historias urbanas que son protagonistas en este proyecto, se derivan de factores como la situación actual del país con respecto a factores como el transporte público que aunque ha intentado alcanzar un desarrollo superior sigue presentando falencias que generan reacciones poco positivas en las sociedades, este es el caso de los buses y ahora de Trasmilenio.

Otro factor sumamente importante que tiene una importancia significativa son los aspectos culturales, puesto que las personas se desenvuelven en el entorno social según su conocimiento, es decir según su estudio, y su posición económica ya

que una persona de estrato superior tiene otras expresiones y otras experiencias de vida, totalmente opuestas a una persona de estratos medio bajos que muy seguramente tiene otras proyecciones y ha vivido otras cosas. Dentro de los medios de transporte público se evidencian situaciones que tal vez muchos han vivido, lo cual centra y transporta a otras vivencias.

Todo lo anterior se resume en que sin importar el estilo de vida, la posición económica y social, constantemente existe una interrelación con personas totalmente diferentes, con expresiones distintas, anécdotas diferentes y sobre todo con pensamientos opuestos.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Desde hace más de 30, años atrás la ciudadanía ha venido cambiando sus formas de transportarse debido al desarrollo que caracteriza a las sociedades, esto depende en cierta forma de la gobernabilidad que asumimos los ciudadanos. Con el paso de los años en los diferentes de transporte urbano que conocemos actualmente han ido incrementando un sin número de problemáticas que de cierta manera afectan la tranquilidad de las personas. La inseguridad, la violencia y los problemas de movilidad se han hecho cada día más evidentes, no sólo por la estructura de los medios de transporte actuales sino por la infraestructura urbana.

En las últimas dos décadas, la ciudad ha definido una serie de principios y cualidades sobre las cuales ha edificado una nueva forma de desarrollo, que le permitió a la ciudad superar una profunda crisis urbana y convertirse en una ciudad que puede mostrar programas y proyectos que hoy son modelo internacional. Sin embargo, pese a estas afirmaciones de progreso, las personas siguen viviendo situaciones como la incomodidad, los trancones, las largas filas, la inseguridad y sobre todo la violencia. Pero a pesar de este panorama no queda más remedio que utilizarlos porque es la única opción para llegar a los sitios de trabajo a las citas médicas, a las universidades y a los colegios.

El transporte público en nuestro país tiene ciertas falencias que los ciudadanos hemos tendido a empeorar, por no considerar que pese a la desorganización, a las tarifas y a las incomodidades, no hay otra forma de transportarnos y por ello la única solución es utilizar los sistemas con los que se cuenta de la forma más civilizada posible, pues no sería razonable que aparte de las falencias de estos sistemas, se aporte más intolerancia y violencia. Cabe la pena resaltar que en estas aglomeraciones de ciudadanos hay un fin común y es el de llegar puntualmente a los sitios anteriormente mencionados por ello hay todo tipo de manifestaciones culturales, socioeconómicas y urbanas.

Estos son los aspectos centrales de la presente investigación, en medio de la necesidad de un servicio, la incomodidad y el estrés se desencadenan una serie

de historias urbanas que finalmente logran impactar dentro del mismo escenario. Esto se debe a que muchas veces las personas se sienten identificadas por lo escuchan y ven, otras veces es simplemente por curiosidad o tal vez por aprender de personas que jamás en la vida han visto y que muy seguramente no volverán a ver, pero de las que se acordarán por esa pequeña parte de la historia que logró interesarlo en el trayecto de su destino, es decir una anécdota o chiste que le generó la necesidad de escuchar. Lo que se escucha en Trasmilenio es solo una parte de la realidad urbana en la que vivimos, puesto que hay otros aspectos mucho más interesantes de analizar, este es el caso de las personas que se suben a cantar a contar historias o a vender productos. De las personas que se suben a cantar se identifican los talentosos y los que no, aquellos que cuentan historias logran impactar algunas veces por el dramatismo de las mismas, como hay historias que simplemente no dejan ningún tipo de recordación. Aunque sean reales o no quien las cuenta generalmente está inmerso en su realidad, pues para este individuo que va hablando con un acompañante o por celular lo que dice es una anécdota o experiencia propia que quiere compartir con otra persona, sin darse cuenta de que en su alrededor hay más personas que están escuchando y sobre las cuales está generando una emoción o sentimiento.

En estas historias se puede observar las distintas culturas y formas de vivir que tiene cada persona, se puede notar la diferencia que existe entre una historia y otra por quien las cuenta, no todas las personas cuentan la misma anécdota y no lo hacen de la misma manera. La problemática del transporte público también se debe a la falta de cultura y responsabilidad de los ciudadanos. A pesar de las evidencias registradas por medios de comunicación, la situación tiende a empeorar notoriamente, este tipo de expresiones urbanas son las que quiero plasmar en un medio tan común pero tan olvidado como el cómic.

3. PREGUNTA PROBLEMA

¿Cuáles historias de vida se pueden presentar u observar dentro de un lugar de transporte público como lo es Trasmilenio?

4. OBJETIVO GENERAL

Identificar las historias de vida que se dan en el portal norte de Trasmilenio y exponerlas mediante un producto visual como lo es el cómic.

5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Determinar qué es una historia de vida.

Clasificar las diferentes historias de vida.

Definir y conceptualizar al cómic como un producto comunicativo visual, didáctico y educativo.

Conocer la historia y evolución de Transmilenio como el principal sistema de transporte en Bogotá.

6. ESTADO DEL ARTE

Capel, Horacio. El Modelo Barcelona: un examen crítico. Revista EURE, vol. XXXI, núm. 94, diciembre, 2005, pp. 129-131 Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile

El texto de Capel nos entrega una visión crítica del “Modelo Barcelona”, capaz de otorgar los elementos necesarios para que cada uno de los lectores sea capaz de reconocer tanto sus virtudes como defectos. A lo largo de sus páginas, se llama a los técnicos o estudiosos de las disciplinas urbanísticas a no dejarse ilusionar por las soluciones implementadas en otras latitudes; antes bien, es menester considerarlas como alternativas propias de un lugar, muchas veces exitosas, pero a fin de cuentas intransferibles. Es necesario conocer a cabalidad los aspectos sociales, culturales, económicos y políticos de cada ciudad, sin olvidar la temporalidad y el peso de la historia: sólo de este modo se logrará construir, afianzar y sustentar un adecuado modelo de desarrollo para nuestras urbes.

Alejandro Grimson. Relatos de la diferencia y la igualdad. Los bolivianos en Buenos aires. Revista Nueva Sociedad Número 147. Enero – Febrero, 1997, pp 96-107. Nueva Sociedad. Buenos Aires, Argentina.

Frente a la ausencia de propuestas del Estado argentino para la integración de los inmigrantes contemporáneos, se analizan en los procesos comunicativos, las propuestas de inserción en la sociedad que realizan los propios inmigrantes bolivianos. Para ello, se investigan cuatro ámbitos fundamentales para los procesos identitarios: los de comunicación directa intra e inter-cultural, y los de comunicación mediatizada por la tecnología, intra e inter-cultural. La articulación de estas dimensiones muestra los relatos de la diferencia y de la igualdad con los cuales los bolivianos se relacionan con la “sociedad receptora”.

Maillet, Antoine (2008). La gestación del Transantiago en el discurso público: hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista. En, de Cea, Maite, Díaz, Paola, Kerneur, Géraldine (Eds.), Chile: de país modelado a país modelo. Una mirada sobre la política, lo social y la economía, Gresch. Publicado en Nuevo Mundo Mundos Nuevos. <https://nuevomundo.revues.org/10932>

Este trabajo tiene por objetivo rastrear las huellas del discurso público sobre la gestación de la reforma del transporte público en Santiago, con el propósito de interpretarlo desde la perspectiva cognitivista sobre el análisis de políticas públicas. A partir de elementos de discurso recogidos en artículos de prensa y documentos oficiales, se pueden reconstituir las representaciones de los actores en torno a la reforma. La coalición a favor moviliza lugares comunes de la política chilena, como el desarrollo y la modernización, haciendo inviable la emergencia de una oposición consistente al proyecto. Por lo tanto, los promotores de la reforma constituyen de facto una coalición hegemónica, frente a una oposición atomizada. Esta configuración, distinta de lo comúnmente observado a partir del marco de análisis elegido, no beneficia a los usuarios. Al contrario, son ausentes de representaciones donde se valora más el rol de vitrina atribuido al sector del transporte público que el mejoramiento del servicio. Esto podría explicar, en parte, las fallas del plan.

Adrián Gorelik. Imaginarios urbanos e imaginación urbana para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos: razones de un malestar. Revista EURE (Santiago) vol. 28 no. 83, mayo, 2002.

Este artículo surge de un malestar sobre el derrotero de los "imaginarios urbanos" como modo de aproximación a la comprensión de la ciudad. Puede advertirse un agotamiento de las principales promesas con que los estudios culturales se volcaron al tema urbano, lo que supone la necesidad de una discusión que, en este caso, debe tomarse en primer lugar como un ejercicio introspectivo.

Andrea Mariana Varela. La ciudad construida: experiencias y relatos urbanos platenses. Kairós, Revista de Temas Sociales. Universidad Nacional de San Luis. Año 8 – Nº 14, Octubre, 2004.

En este artículo, resultado de una investigación realizada en el marco de una Beca de perfeccionamiento a la Investigación¹, titulada “Grupos juveniles y prácticas sociales de uso de la ciudad de La Plata”, presentaremos algunas ideas centrales referidas a las instancias teórico-metodológicas que permitieron avanzar en la comprensión y dilucidación de nuestro objeto de estudio: la exploración y análisis de las prácticas de uso y percepción que hacen diferentes jóvenes de la ciudad de La Plata.

John Fredy Ramírez Ríos. La planeación urbana en Colombia: años sesenta-ochenta: Discursos, consultores y comunidades académicas, pp. 115-125. Agosto, 2011. Revista de Estudios Sociales No. 40. Bogotá, Universidad De Los Andes.

En esta reflexión teórica se analizan algunos rasgos del proceso de profesionalización de la planeación urbana en Colombia desde la década de los sesenta hasta la de los ochenta del siglo XX. Se rescata el uso que hicieron los consultores urbanos locales de tres tipos de discurso sobre el papel de la planeación urbana en el país: el discurso técnico-metodológico, el discurso sociotécnico y el discurso reactivo; y el papel de algunas comunidades académicas en la legitimación o crítica del paradigma comprensivo de planificación. Este estudio descriptivo se apoya en los testimonios de algunos planificadores y textos de la época; que se interpretan bajo la distinción general entre teorías procedimentales y sustantivas de la planeación. El objetivo de la reflexión es ofrecer un esquema provisional de comprensión del lugar asignado a la planeación urbana y sus especialistas, dentro de entornos institucionales académicos y gubernamentales, como parte de una teoría local de la planeación.

Theun Van Dijk y Athenea Digital. El análisis crítico del discurso y el pensamiento social. Historia cultural del conocimiento. Discursos, prácticas, representaciones. Revista Athenea Digital. No. 1, primavera, 2002. España, Univesitat Pompeu Fabra.

Disponible en <http://blues.uab.es/athenea/num1/vandijk.pdf>

Esta entrevista tiene como objetivo general analizar cómo se construye, institucionaliza, legitima, transmite, instrumentaliza y capitaliza el conocimiento en la sociedad occidental. Para ello, y desde la perspectiva de la Historia Cultural, se aúna el estudio de los discursos, las representaciones y los imaginarios con el de las prácticas y estrategias sociales que producen las diversas y jerarquizadas formas del conocimiento. La generación, difusión y transferencia del conocimiento científico y literario, así como los soportes y modos de circulación de los objetos científicos y culturales en el espacio social, serán ejes fundamentales en el desarrollo de la línea de investigación.

José Rafael Zaá Méndez. Del discurso científico de la modernidad a una nueva narratividad en la construcción del conocimiento. Revista electrónica Nexos. Vol. 4. 2005. Venezuela, Universidad Nacional Experimental de los Llanos Centrales Rómulo Gallegos.

Disponible en:

http://nexos.unerg.edu.ve/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=25:del-discurso-cientifico-de-la-modernidad-a-una-nueva-narratividad-en-la-construccion-del-conocimiento&catid=13&Itemid=130

La modernidad parió un híbrido entre la racionalidad instrumental, el sueño de un progreso ilimitado y una máquina-mundo mecánica controlada por la ciencia, que configuró un discurso producto de la filosofía positivista y su método científico, basado en las posturas racionalista cartesiana-kantiana y empirista Comtiana, Lockiana y Humana. Este discurso científico de la modernidad se caracteriza por

un lenguaje compuesto de una madeja de términos matemáticos, lleno de fórmulas físicas, explicaciones puntuales y esquemáticas acerca de relaciones de causa-efecto, donde se observan expresiones asépticas, que pretenden mostrar la secular dualidad entre sujeto-objeto, y ubicar el lugar desde el cual habla un sujeto constructor de ontologías mediante expresiones “no contaminadas”.

7. MARCO TEÓRICO

7.1 La movilidad y el transporte público

Con el paso del tiempo, las ciudades se han convertido en grandes espacios rodeados de empresas, fabricas, casas edificios, grandes cadenas de supermercados, colegios, universidades entre otros, lo cual ha generado una gran expansión de territorio. En él diariamente debemos desenvolvemos y convivir a pesar de las diferencias de personalidad y estratos socioeconómicos que caracterizan las ciudades. Generalmente manejamos rutinas que implican movilizarnos, interactuar con personas, realizar labores en el trabajo, en el colegio, en la universidad y en el hogar, y nos desempeñamos en cada una de ellas aunque aparezcan obstáculos y situaciones que se salen de lo cotidiano afectándonos física y emocionalmente. Es por ello que en su libro “ Por una antropología de la movilidad” (2007), el antropólogo francés Marc Augé afirma que las ciudades han crecido de tal forma que los roles que desempeñábamos anteriormente han ido incrementando con el paso del tiempo: “Se refiere al crecimiento de los centros urbanos, a la aparición de filamentos urbanos que enlazan entre sí ciudades situadas a lo largo de las vías de circulación, la Ciburbia de Michael Sorkin: la ciudad suburbana contemporánea en donde viviendas, oficinas, fábricas y centros comerciales flotan de manera indiferenciada. Un no-lugar urbano con las mínimas funciones de una ciudad” (Augé, p. 25)

Para cada cosa que realizamos cotidianamente dependemos de diversos sistemas que se relacionan entre sí, y de los cuales dependemos para desenvolvemos e ir formando nuestro camino, para ello hemos desarrollado habilidades comunicativas que nos permiten entender y ser entendidos dentro de una sociedad como la que tenemos. Del mismo modo y teniendo en cuenta las múltiples transformaciones por las que atraviesan las ciudades la información que recibimos diariamente nos ha permitido tener una visión de lo mucho que conocemos, errada o no estamos rodeados de ella y en muchos de los casos esta nos permite sobresalir más que otros y avanzar más que otros.

Un claro ejemplo de ello tiene que ver con el tipo de educación que recibimos, pues quien tiene acceso a terminar sus estudios de bachiller y puede avanzar con una carrera profesional, una especialización y seguir creciendo a nivel académico, muy seguramente tendrá más posibilidades laborales y económicas que aquel que por diversas circunstancias solamente alcanza su bachillerato o ni siquiera pudo terminarlo. La falta de información aterrizada a la educación tiene un sin número de variables que no dependen únicamente del individuo, sino que además tienen relación con el sistema en el que nos encontramos y las diferencias evidentes que pueden llegar a verse en las ciudades actuales, pues su estructura permite entrever desigualdad y mala organización: “Hoy en día ya no se puede analizar una ciudad sin tener en cuenta los sistemas que la conectan con otra e incluso con el mundo que la rodea, sean estos de información y de comunicación. La ciudad contemporánea entonces se descentraliza y cambia su escala, así como la actividad humana; y la vida que se desarrolla en ella se valora en función del flujo que entra y sale de la ciudad”(Augé, 2007, p. 32).

Para Marc Augé, la sociedad moderna maneja un nuevo concepto de movilidad pues gracias al nuevo modelo de comunicación en el que todo está a la mano, a través de imágenes e información, las personas pueden hacer todo sin moverse, sin embargo y paralelo a este concepto se encuentra la movilidad de los ciudadanos que tienen que utilizar un servicio de transporte público para dirigirse a donde necesitan, tenemos entonces dos conceptos con diferentes significados, pero ambos sumamente importantes dentro de una sociedad. Por un lado, el concepto de movilidad en el que la globalización tiene una influencia significativa pues con la ayuda de los medios de comunicación en complemento con la tecnología y la relación que las personas tienen en la actualidad con los mismos, ha permitido el acceso a cualquier tipo de información, producto o servicio sin necesidad de moverse. Un ejemplo claro de este concepto tiene que ver con la alternativa de realizar compras o pagos sin moverse de casa.

Por otro lado el concepto de movilidad, que supone la necesidad de transportarse de un lugar a otro, y sobre la cual nos concentraremos en este artículo tiene una

influencia significativa pero distinta a la anterior y depende de factores como la infraestructura de las ciudades, la organización de las mismas, la cultura y las posibilidades económicas que tenga cada uno. Como mencionaba anteriormente cada persona vive de acuerdo a sus posibilidades, dependiendo de la educación que pudo recibir, la familia que tuvo, los valores y principios que recibió y las oportunidades que tuvo. En los medios de transporte público interactúa teniendo como conocimiento previo su experiencia personal, pues la formación de las personas suele ser muy diferente y de acuerdo a ella se adopta un comportamiento y una personalidad que terminan por reflejarse en los diferentes escenarios que tiene una ciudad, así sucede en el transporte público, pues diferentes personas, con diferente educación, estrato socioeconómico y cultural se comunican y comparten un mismo espacio por una necesidad como la de movilizarse: “Cuando se habla de movilidad sobremoderna se entiende por un lado el movimiento de la población, por otro la comunicación instantánea y la circulación de productos, imágenes e información. Y todo esto se contrapone al concepto de nomadismo justo por la paradoja que esta movilidad surge: se puede hacer todo sin casi moverse. Esto refleja simplemente la ideología del sistema de la globalización, basado en la apariencia, en la evidencia y en el presente” (Augé, 2007, p. 10).

La cultura es uno de los aspectos que nos representa y nos diferencia de otros, pues aunque se entiende como cultura todo aquello que nos identifica como sociedad, ya sean hábitos, comportamientos, costumbres, pensamientos ideologías, entre otros, cada individuo aplica su cultura de acuerdo a lo que ha vivido: “Pero la cultura, cualquiera fuera su acepción teórica, no solo era un hecho empíricamente demostrable, sino que definía el horizonte de la especificidad del ejercicio antropológico. Además, se daba por sentado que ya que las culturas eran evidentes en su diferencia, no había unas superiores a otras. Así la cruzada antropológica contra el etnocentrismo, anclada en un relativismo cultural, constituía uno de los más claros puntos de la agenda de los antropólogos, aunque para unos significara un compromiso ético con la ciencia y para otros, uno político con los pueblos” (Restrepo y Uribe, 2012 p. 12).

Aunque somos un como conjunto de personas que vivimos en una nación y dentro de una misma sociedad, Canclini nos explica cómo estos comportamientos, pensamientos, ideologías y costumbres se van transformando en la modernidad debido a las transformaciones a las que hemos sido sometidos, así deja de entenderse a la cultura como un factor común para convertirse en una forma de vida que adopta cada persona dependiendo a su realidad. A partir del análisis de las propuestas de Bourdieu y Becker sobre la cultura, García Canclini (1990) muestra como la modernidad permitió que esta se constituyera en un espacio autónomo de la estructura social (Canclini, 1990 p. 52).

Actualmente las personas han empezado a involucrarse en subculturas porque se han identificado con ciertos pensamientos y comportamientos que han impuesto otras personas a pesar de las leyes y la normatividad de un Estado. Según Restrepo y Uribe la relación actual entre el Estado y el Mercado articulan la existencia social. Quizás esta puede ser la particularidad de la antropología. Su énfasis en la forma como ciertos grupos se conforman alrededor de una identidad no regulada por los ideales del individualismo burgués. (Restrepo y Uribe, 2012 15).

La historia de Colombia ha tenido un sin número de dificultades que han impedido llegar al desarrollo al que han tenido acceso otros países, lo cual no tiene que ver con sus habitantes sino que al igual que la desigualdad han sido el resultado de una mala administración por parte de aquellos que han tenido dominio sobre el país, por eso algunas de las problemáticas que siempre han estado vigentes han tendido a aumentar inevitablemente, así pues la inseguridad, la violencia y la pobreza se suman a las pocas posibilidades de progreso para algunos. Colombia es un país con muchas falencias, sin embargo tiene riquezas que otros países no tienen pero el hecho de administrarlas mal atrasa un país en desarrollo y acaba con el futuro de quienes lo habitan.

Todo lo que se ha mencionado hasta el momento, la pobreza, la desigualdad, la mala administración, las pocas posibilidades de progreso, la escasa opción de acceder a la educación, la falta de valores y principios, es lo que reflejamos al

comunicarnos o interactuar con otras personas, porque es lo que hemos tenido que vivir: “Hace treinta años la ciudad enfrentó una profunda crisis urbana que comprometió su desarrollo. Las dificultades de gobernabilidad, el incremento constante de la inseguridad y la violencia, los problemas de movilidad y el incremento de la vivienda informal, así como la precariedad y el déficit de la infraestructura urbana, sin los recursos financieros, técnicos y humanos que permitieran hacer frente a estas problemáticas, hicieron que Bogotá fuera percibida por analistas y por sus habitantes, en general, como una ciudad no viable y sin credibilidad alguna”. (POT, 2011 p. 2).

Bogotá es una de las ciudades más grandes de Colombia pero no una de las más organizadas, sobre todo en cuanto a movilidad respecta pues sus vías permanecen congestionadas y el flujo de personas sobrepasa la facilidad de transporte que circula, esto sucede con los colectivos busetas y peor aún con los buses articulados del Sistema de Transmilenio. Actualmente la sociedad atraviesa por una crisis de movilidad debido a la excesiva demanda de usuarios versus la oferta de transporte, durante las horas pico las personas deben hacer largas filas, esperar por varios minutos un servicio al que puedan ingresar pues generalmente siempre van llenos y soportar en algunos casos la intolerancia del resto de personas, es entonces cuando surge una interacción entre sujetos distintos que no tienen otra opción más que compartir un mismo espacio para llegar a sus sitios de trabajo, estudio, entre otros: “Según la Alcaldía Mayor de Bogotá la caracterización y el análisis poblacional integrado al territorio, son de especial interés si se entiende a la ciudad como un sistema complejo, activo y en permanente construcción, cuyo fin último es el bienestar de quienes la habitan. Así, la ciudad resulta de una construcción social donde la interacción entre las personas y el espacio crean nuevas dinámicas y lugares a través del tiempo”. (Alcaldía Mayor de Bogota, 2010 p. 1).

Uno de los factores ya mencionados pero determinantes en este tema tiene que ver con los índices de pobreza, los escasos recursos para algunas personas, y la desigualdad económica por la que atraviesa el país. La pobreza entendida

desde su integridad y complejidad, es decir más allá de la medición del ingreso de una persona, el acceso a bienes y servicios o su percepción de la misma, se relaciona con las posibilidades que tiene un individuo de acceder a una vida digna, con oportunidades de inclusión social. Lo anterior sugiere que nos encontramos en una sociedad inmersa en una competencia constante en la que casi siempre tienen más oportunidades aquellas personas que tuvieron acceso a la educación superior, ante estas circunstancias resulta más difícil que las poblaciones de bajos y escasos recursos alcancen perfiles más competitivos. Aunque no es una regla general en Colombia y en ciudades como Bogotá existen poblaciones sin posibilidades económicas ni mucho menos acceso a la educación, lo cual los lleva a conocer un mundo diferente donde las condiciones de vida son más limitadas y donde los ingresos son mucho menores: “De acuerdo con el Índice de Condiciones de Vida (ICV), en la ciudad entre 2003 y 2007 mejoraron las condiciones socioeconómicas y de inclusión social de la población, pasando de 89,2 a 90,1. La medición de este indicador presenta un progreso como resultado principalmente de la mejora en los niveles de escolaridad y acceso a la educación, así como en la reducción del hacinamiento en los hogares” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2010 p. 22).

Según las cifras de la Alcaldía Mayor de Bogotá los índices de pobreza han ido disminuyendo cada año, sin embargo siguen existiendo poblaciones desprotegidas, e incluso muchos de los campesinos que han estado acostumbrados al campo, se ven en la obligación de migrar a ciudades como Bogotá en las cuales no pueden desempeñarse en ninguna labor, pues las circunstancias en sus tierras no les permiten sobrevivir, ya sea porque no tienen ingreso o porque la violencia los ha despojado de sus tierras. Desde esta perspectiva los índices de pobreza incrementarían pues se suman a los existentes otras poblaciones campesinas que no tienen más remedio que pedir limosna.

Entre 2002 y 2012 la incidencia de la pobreza monetaria a nivel nacional pasó de 49.7% a 32.7%, una reducción de 17 puntos porcentuales. Entre 2011 y 2012 la pobreza monetaria nacional se redujo 1.34 puntos porcentuales, al pasar de

34.1% en 2011 a 32.7% en 2012. En términos absolutos, 428 mil personas dejaron de ser pobres por ingresos en el último año. (DNP, 2010-2012 p. 3).

Partiendo de las posibilidades económicas de cada individuo nacen las clases sociales, un estatus que se ha colocado a las personas según su posición económica, he aquí otro factor determinante en el tipo de oportunidades que puede o no tener una persona, pues el solo hecho de tener una mejor posición le garantiza un maravilloso futuro, pues querámoslo o no, uno de los factores determinantes en el mundo siempre ha sido el dinero, involucrándonos en un sistema capitalista en el que siempre habrá diferencia de poderes. El concepto de clase social ha sido acuñado desde la sociología y sus autores principales han sido Karl Marx y Max Weber y deducen que no ha sido fácil definir las, pues clasificarlas implica definir los criterios específicos que determinaran una clase social.

Según Karl Marx “Las clases sociales se han definido estrictamente en términos económicos” (Garrido citando a Marx, 2009). El hecho de estar divididos en clases sociales nos implica que haya una lucha de poderes y que nosotros estemos en medio de ella, asumiendo malas decisiones, consecuencias y normas que en lugar de ayudarnos a progresar nos truncan cada vez más las pocas opciones que tenemos para sobresalir. Casi todos conocemos el papel importante desempeñado por las clases sociales en las poblaciones contemporáneas; casi todos nos damos cuenta de la lucha y los antagonismos de clase. Y no obstante cuando tratamos de definir claramente qué clase de grupo es la clase social, nos encontramos con enormes dificultades. Un gran número de definiciones de la clase social han fracasado al tratar de proporcionarnos una concepción adecuada de este complejo grupo. (Lucio Mendieta, 1980. Prólogo). Pero la situación en Colombia es muy distinta pues según una noticia publicada por el periódico el espectador “Colombia tiene 14,6 millones de pobres y 4,5 millones en indigencia (Bustamante, 2013 p. 14)

Todo lo que conocemos hoy hace parte de un mundo que hemos construido conjuntamente en una sociedad sin embargo y aunque las situaciones vividas

suelen ser distintas existen infinidad de acontecimientos y sensaciones que hemos experimentado y que ha sido un factor común con algunos de nuestros semejantes: “Las leyendas urbanas son historias o cuentos raros, extraños, pero creíbles, que circulan de boca en boca como si fueran verdades indiscutibles. Transmitir a alguien una sensación de misterio, suspenso, e incluso terror, al contar una historia pone a prueba nuestra capacidad de dominar el lenguaje y de utilizarlo con unos fines concretos” (Fernández, p. 101).

Uno de los sitios públicos en los que escuchamos historias urbanas sin quererlo es en los medios de transporte público, allí escuchamos todo tipo de anécdotas que de alguna forma causan impacto, ya sea porque nos permiten identificarnos con nuestra propia realidad, o tal vez porque nos causan curiosidad, nostalgia o no nos sorprenden. Aunque sean reales o no quien las cuenta generalmente está inmerso en su realidad, pues para este individuo que va hablando con un acompañante o por celular lo que dice es una anécdota o experiencia propia que quiere compartir con otra persona, sin darse cuenta de que su alrededor hay más personas que están escuchando y sobre las cuales está generando una emoción o sentimiento.

En los medios de transporte público, los usuarios tienen expresiones que pueden ser interpretadas desde diferentes aspectos, pues se hacen evidentes expresiones, sonidos, y gestos que visualmente tienen una connotación especial. Tal como sucedió históricamente en la lingüística moderna, el análisis del discurso puede comenzar por el análisis de un nivel de manifestaciones observables o expresiones, a saber, sonidos audibles y marcas visuales (cartas, figuras, colores, etc.) (Van Dijk, 1980 p. 23).

Todo lo que conocemos dentro de una cultura y una sociedad crea herramientas a la hora de interactuar con los demás, pues según los diferentes contextos los seres humanos se comportan de diferentes formas, pues desarrollan diferentes formas de comunicación verbal y no verbal. También es posible describirlos en términos de las acciones sociales que llevan a cabo los usuarios del lenguaje

cuando se comunican entre sí en situaciones sociales y dentro de la sociedad y la cultura en general (Van Dijk, 1980 p. 36)

Van Dijk menciona algo muy importante con respecto a los contextos, pues aunque son diversos y en algunos casos opuestos, en algunos casos la interacción constituye otros aspectos que van más allá de los entornos en los que nos desenvolvemos y estos a su vez tienen mucho que ver con la formación de una persona como ser independiente. Con frecuencia todos los aspectos que conforman la cotidianidad del hombre se reflejan en sus acciones y en su forma de desenvolverse en sociedad. Para hacernos una idea de estos aspectos pensemos en toda la información que recibimos por parte de los medios de comunicación desde el momento en que nos levantamos de la cama hasta el momento en que nos vamos a descansar, después de un día lleno de experiencias y actividades realizadas: “Aunque no existe una teoría explícita del contexto y aunque la noción es utilizada por distintos estudiosos del tema con una amplia variedad de significados, podemos definirlo brevemente como la estructura de todas las propiedades de la situación social que son pertinentes para la producción o recepción del discurso. No solo las características del contexto influyen sobre el discurso; lo inverso también es cierto: el discurso puede así mismo definir o modificar las características del contexto”. (Van Dijk, 1980 p. 29).

Aunque las diferencias culturales, sociales y económicas sean una característica de las sociedades, no cabe duda que tenemos que compartirla y convivir en ella, pese a las injusticias y circunstancias que esta nos imponga, pues de la interacción con el mundo el ser humano ha logrado desarrollarse con el paso del tiempo y aunque no nos demos cuenta muchas veces el compartir con otras personas nos permite crecer y aprender. Todo ser humano tiene que vivir en sociedad. Hay muchos tipos de sociedades, pero básicamente pueden distinguirse dos en base a su sistema económico: De subsistencia y excedentarias. (Habermas, 2000 p. 3)

Hace treinta años la ciudad enfrentó una profunda crisis urbana que comprometió su desarrollo. Las dificultades de gobernabilidad, el incremento constante de la inseguridad y la violencia, los problemas de movilidad y el incremento de la vivienda informal, así como la precariedad y el déficit de la infraestructura urbana, sin los recursos financieros, técnicos y humanos que permitieran hacer frente a estas problemáticas, hicieron que Bogotá fuera percibida por analistas y por sus habitantes, en general, como una ciudad no viable y sin credibilidad alguna. (POT, 2011, p. 2).

Bogotá es una de las ciudades más grandes de Colombia pero no una de las más organizadas, sobre todo en cuanto a movilidad respecta pues sus vías permanecen congestionadas y el flujo de personas sobrepasa la facilidad de transporte que circula, esto sucede con los colectivos busetas y peor aún con los buses articulados del Sistema Transmilenio.

Actualmente la sociedad atraviesa por una crisis de movilidad debido a la excesiva demanda de usuarios versus la oferta de transporte, durante las horas pico las personas deben hacer largas filas, esperar por varios minutos un servicio al que puedan ingresar pues generalmente siempre van llenos y soportar en algunos casos la intolerancia del resto de personas, es entonces cuando surge una interacción entre sujetos distintos que no tienen otra opción más que compartir un mismo espacio para llegar a sus sitios de trabajo, estudio, entre otros.

Según la Alcaldía Mayor de Bogotá, la caracterización y el análisis poblacional integrado al territorio, son de especial interés si se entiende a la ciudad como un sistema complejo, activo y en permanente construcción, cuyo fin último es el bienestar de quienes la habitan. Así, la ciudad resulta de una construcción social donde la interacción entre las personas y el espacio crean nuevas dinámicas y lugares a través del tiempo. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2010 p. 1)

Uno de los factores ya mencionados pero determinantes en este tema tiene que ver con los índices de pobreza, los escasos recursos para algunas personas, y la desigualdad económica por la que atraviesa el país. La pobreza entendida

desde su integridad y complejidad, es decir más allá de la medición del ingreso de una persona, el acceso a bienes y servicios o su percepción de la misma, se relaciona con las posibilidades que tiene un individuo de acceder a una vida digna, con oportunidades de inclusión social. Lo anterior sugiere que nos encontramos en una sociedad inmersa en una competencia constante en la que casi siempre tienen más oportunidades aquellas personas que tuvieron acceso a la educación superior, ante estas circunstancias resulta más difícil que las poblaciones de bajos y escasos recursos alcancen perfiles más competitivos.

Aunque no es una regla general en Colombia y en ciudades como Bogotá existen poblaciones sin posibilidades económicas ni mucho menos acceso a la educación, lo cual los lleva a conocer un mundo diferente donde las condiciones de vida son más limitadas y donde los ingresos son mucho menores. De acuerdo con el Índice de Condiciones de Vida (ICV), en la ciudad entre 2003 y 2007 mejoraron las condiciones socioeconómicas y de inclusión social de la población, pasando de 89,2 a 90,1. La medición de este indicador presenta un progreso como resultado principalmente de la mejora en los niveles de escolaridad y acceso a la educación, así como en la reducción del hacinamiento en los hogares. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2010, p. 22).

Según las cifras de la Alcaldía Mayor de Bogotá los índices de pobreza han ido disminuyendo cada año, sin embargo siguen existiendo poblaciones desprotegidas, e incluso muchos de los campesinos que han estado acostumbrados al campo, se ven en la obligación de migrar a ciudades como Bogotá en las cuales no pueden desempeñarse en ninguna labor, pues las circunstancias en sus tierras no les permiten sobrevivir, ya sea porque no tienen ingreso o porque la violencia los ha despojado de sus tierras. Desde esta perspectiva los índices de pobreza incrementarían pues se suman a los existentes otras poblaciones campesinas que no tienen más remedio que pedir limosna.

Entre 2002 y 2012 la incidencia de la pobreza monetaria a nivel nacional pasó de 49.7% a 32.7%, una reducción de 17 puntos porcentuales. Entre 2011 y 2012 la

pobreza monetaria nacional se redujo 1.34 puntos porcentuales, al pasar de 34.1% en 2011 a 32.7% en 2012. En términos absolutos, 428 mil personas dejaron de ser pobres por ingresos en el último año. (DNP, 2010-2012, p. 3). Partiendo de las posibilidades económicas de cada individuo nacen las clases sociales, un estatus que se ha colocado a las personas según su posición económica, he aquí otro factor determinante en el tipo de oportunidades que puede o no tener una persona, pues el solo hecho de tener una mejor posición le garantiza un maravilloso futuro, pues querámoslo o no, uno de los factores determinantes en el mundo siempre ha sido el dinero, involucrándonos en un sistema capitalista en el que siempre habrá diferencia de poderes.

Como lo plantea Van Dijk, tal como sucedió históricamente en la lingüística moderna, el análisis del discurso puede comenzar por el análisis de un nivel de manifestaciones observables o expresiones, a saber, sonidos audibles y marcas visuales (cartas, figuras, colores, etc.) También es posible describirlos en términos de las acciones sociales que llevan a cabo los usuarios del lenguaje cuando se comunican entre sí en situaciones sociales y dentro de la sociedad y la cultura en general” (Van Dijk, 1980 p. 30)

La mayor parte de los estudios del discurso se desenvuelven con alguno de los ámbitos descriptos hasta ahora o en varios de ellos a la vez: la forma, el sentido, la interacción y la cognición. Sin embargo, hemos visto también que el contexto desempeña un papel fundamental en la descripción y la explicación del texto y la conversación. Aunque no existe una teoría explícita del contexto y aunque la noción es utilizada por distintos estudiosos del tema con una amplia variedad de significados, podemos definirlo brevemente como la estructura de todas las propiedades de la situación social que son pertinentes para la producción o recepción del discurso. No solo las características del contexto influyen sobre el discurso; lo inverso también es cierto: como lo asegura Van Dijk, el discurso puede así mismo definir o modificar las características del contexto.

Según Antonio Elizalde y Patricio Donoso en su conferencia preparada para el Primer Seminario Nacional de Formación Artística y Cultural organizado por el

Ministerio de Cultura y realizado en Bogotá del 27 al 29 de julio de 1998 llamada “Formación en cultura Ciudadana”, han descrito ciertos criterios claves para este trabajo como lo son el de cultura ciudadana, definido como el operar de la existencia colectiva, del existir con otros, del convivir, del vivir con, del particular, del hacerse parte de, que es la única forma posible de existencia humana. Es en ella donde se hace posible la condición ciudadana, la satisfacción de las necesidades humanas fundamentales, el despliegue y ejercicio de los inherentes a las personas y también de los deberes que surgen del existir social, del reconocimiento de la alteridad u otredad que enriquece la individualidad y a la vez hace posible y singulariza a cada ser humano, a cada persona. En esta afirmación los autores nos sitúan en la necesidad que tienen las personas de interactuar, más aún viviendo en una sociedad en la que reina el trabajo en equipo y dependemos unos de los otros. Con respecto a la convivencia, los autores la definen como el convivir, el vivir con. La existencia humana se lleva a cabo inevitablemente en un contexto de convivencia, ello en razón de nuestra ausencia de autosuficiencia.

Así mismo, en este escrito se contemplan términos de suma importancia para la construcción de estas historias una de ellas es el autoconocimiento; de ella se destaca la capacidad de tener una manera propia de pensar, de sentir y de la forma en que se adoptan los valores personales, de ello depende la evolución del propio conocimiento. Otro aspecto importante es la autonomía y la autorregulación, de esta depende la forma de actuar coherentemente, puesto que es la propia persona quien establece los principios de valor, los cuales se organizan internamente para actuar en una sociedad. Del mismo modo, la capacidad de diálogo está ligada a la importancia de huir del individualismo y exponer todos los conflictos que de cierta manera preocupan a nivel personal y social. Dialogar implica la interacción de diferentes puntos de vista para llegar a un consenso.

La capacidad para transformar el entorno es aquella que permite la construcción de formas y proyectos enfocados en situaciones necesarias para manifestar criterios de valor que se relacionan con el compromiso de solucionar conflictos. Tal

y como se ha descrito, las historias urbanas que son las protagonistas en este proyecto se derivan de factores como la situación actual del país con respecto a factores como el transporte público que aunque ha intentado alcanzar un desarrollo superior sigue presentando falencias que generan reacciones poco positivas en las sociedades, este es el caso de los buses y ahora de Transmilenio.

Otro factor sumamente importante que tiene una importancia significativa son los aspectos culturales, puesto que las personas se desenvuelven en el entorno social según su conocimiento, es decir según su estudio, y su posición económica ya que una persona de estrato superior tiene otras expresiones y otras experiencias de vida, totalmente opuestas a una persona de estratos medio bajos que muy seguramente tiene otras proyecciones y ha vivido otras cosas. Dentro de los medios de transporte público se evidencian situaciones que tal vez muchos de nosotros no hemos vivido, lo cual nos centra y nos transporta a otras vivencias. Todo lo anterior se resume en que sin importar nuestro estilo de vida, nuestra posición económica y social, constantemente nos interrelacionamos con personas totalmente diferentes a nosotros, con expresiones distintas, anécdotas diferentes y sobre todo con pensamientos opuestos.

Por otra parte, Ángel Molinero y Luis Ignacio Sánchez Arellano, autores del libro “Transporte público: diseño operación y administración” (1997), mencionan que el concepto de servicio se refiere básicamente a los tipos de rutas que se presentan en el sistema y a la forma y horario en que se opera el sistema de transporte así se tiene que: el tipo de ruta son aquellas que pueden ser de frecuencia intensiva cuando se presta servicios de baja velocidad con altas densidades de viajes dentro de pequeñas áreas, como lo son los servicios de transporte en aeropuertos, los servicios especiales en los centros históricos. Asimismo, se tienen las rutas de transporte urbano, las cuales son las que cubren el servicio en una ciudad y, finalmente, las rutas de transporte regional o suburbanas que permiten obtener altas velocidades con pocas paradas a lo largo del trayecto y sirviendo a viajes de cierta longitud dentro de un área metropolitana. El tipo de operación se puede clasificar en: servicios locales el cual se presta haciendo uso extensivo de todas

las paradas a lo largo de la ruta; servicio de paradas alternadas, el cual busca alternar el servicio en las paradas a lo largo de una ruta con el fin de acelerar la prestación misma del servicio y; el servicio expreso en que se busca lograr velocidades comerciales altas mediante el espacio de las paradas por arriba del promedio del sistema. Desde aquí se establece que la eficacia depende de la infraestructura de las ciudades y las estrategias que estas manejen para la prestación del servicio.

La ciudadanía es un término que atañe en gran medida a este tema porque en ella se muestran los aspectos más relevantes de una sociedad es por esto que José Ricardo Barrero Tapias en su artículo “El Anclaje cultural del conflicto político”, centra la importancia del término y los conceptos más relevantes de esta: Este estudio histórico será diferente en dos ocasiones. Para la época premoderna a) La comparación será diacrónica; mientras que la que seguirá para la época moderna b) y contemporánea c) será sincrónica. Identificare tantos los determinantes históricos concretos que han dado nuevo impulso semántico, como los ideales meta- políticos difundidos a través de pensadores. En este análisis contextual, desarrollado también por Vallespin (1990), se combina, por lo tanto, la historia de las ideas políticas con la historia política real. Se admite generalmente que la concepción moderna de la ciudadanía es el producto de una combinación de tres tradiciones históricas. Por un lado, la tradición clásica griega que enfatiza la noción como participación en asuntos políticos; por otro lado, la tradición romano-cristiana, que desarrolla su carácter reivindicativo y de desconfianza a la autoridad.

Los contextos tienen mucho que ver con la organización y el sistema de la ciudad, con las roles y ritmos de vida, con la situación económica y finalmente con las necesidades de las personas que utilizan los medios de transporte público. El concepto de clase social ha sido acuñado desde la sociología y sus autores principales han sido Karl Marx y Max Weber y deducen que no ha sido fácil definirlos, pues clasificarlos implica definir los criterios específicos que determinaran una clase social. Según Karl Marx “Las clases sociales se han

definido estrictamente en términos económicos” (Garrido citando a Marx, 2009). El hecho de estar divididos en clases sociales nos implica que haya una lucha de poderes y que nosotros estemos en medio de ella, asumiendo malas decisiones, consecuencias y normas que en lugar de ayudarnos a progresar nos truncan cada vez más las pocas opciones que tenemos para sobresalir.

Casi todos conocemos el papel importante desempeñado por las clases sociales en las poblaciones contemporáneas; casi todos nos damos cuenta de la lucha Y los antagonismos de clase. Y no obstante cuando tratamos de definir claramente qué clase de grupo es la clase social, nos encontramos con enormes dificultades. Un gran número de definiciones de la clase social han fracasado al tratar de proporcionarnos una concepción adecuada de este complejo grupo. (Lucio Mendieta, Prólogo, 1980).

Pero la situación en Colombia es muy distinta pues según una noticia publicada por el periódico el espectador “Colombia tiene 14,6 millones de pobres y 4,5 millones en indigencia (Bustamante, 2013). La estructura y el sistema de Bogotá no ha establecido los sistemas de transporte público como gratuitos, por lo cual las personas salen de sus sitios de trabajo o de las universidades y se dirigen a los paraderos de buses o busetas para esperar la ruta que finalmente los llevara a sus hogares, o en su defecto se dirigen a las estaciones de Transmilenio para comprar un tiquete y hacer una fila para ingresar a la estación y poder abordar el articulado que le sirva. El rango de personas mencionado, es decir las personas de estratos socioeconómicos medios que se dirigen de norte a sur en este caso llevan ritmos de vida y rutinas muy comunes pero un tanto difíciles, pues trabajar y estudiar les implica abordar u n sistema de transporte público como mínimo 3 veces al día, de su casa al trabajo, del trabajo a la universidad y de la universidad a su casa.

El aspecto económico implica que una persona que debe dividir su sueldo en sus necesidades básicas, el valor de un semestre de universidad y el valor de los pasajes de un mes no siempre permite abordar un taxi al final del día o ahorrar

para comprar un carro o moto para evitar la engorrosa tarea de utilizar los medios de transporte público vigentes en Bogotá.

7.2 El Cómic

El término cómic es un anglicismo que viene de *comic strip* (tira cómica). Con él se hace referencia a la narración de historias por medio de imágenes. Una de sus primeras denominaciones, *Comic Strip* (también llamado *Strip Cartoon*), hace referencia al aspecto cómico de sus personajes y de los comentarios y expresiones de éstos.

El Cómic tiene otras denominaciones, como en italiano *fumetto* (en plural *fumetti*), que hace referencia a los bocadillos o globos en los que se expresan los personajes, haciendo alusión metafórica a su apariencia de “humitos”; en francés existe el término *bande dessinée* o B.D., que significa “tira dibujada”; en portugués al cómic se le denomina *quadrinhos*, que hace referencia a las viñetas, pequeños cuadros donde se desarrolla la acción; en mandarín se le llama *lianhuanhua*, que significa literalmente, “imágenes encadenadas”; en España se le conoce como historieta o Tebeo (de “TBO”, revista infantil española fundada en 1917, creada por Arturo Suárez); y en japonés se le conoce al cómic como manga. Actualmente algunos autores utilizan el término “Novela gráfica” para llamar al cómic, pero el término cómic es el más generalizado.

Autores especializados en el tema como Javier Coma, definen al cómic como una narrativa mediante secuencia de imágenes dibujadas, mientras que Elisabeth K. Baur (1978, p. 12) lo define como una forma narrativa cuya estructura no consta solo de un sistema, sino de dos: lenguaje e imagen. Para Manacorda De Rosetti, (1976, p. 10) un cómic es una secuencia narrativa formada por viñetas o cuadros dentro de los cuales pueden integrarse textos lingüísticos o algunos signos que representan expresiones fonéticas. Por su parte, Will Eisner (2002, p. 7) plantea que el cómic es un medio narrativo donde predomina la acción, y que consta de historias contadas en secuencias de imágenes y con un específico repertorio de signos. Se puede notar que aquí se hace referencia a dos aspectos importantes

del cómic, los cuales serían los signos y su característica eminentemente narrativa.

Los orígenes más remotos del cómic se encuentran en las pinturas rupestres, pinturas y grabados en las paredes de cuevas, realizados por los pueblos aborígenes de España, Francia y Australia de hace más de 20.000 años. Actualmente hay más de mil lugares contabilizados en los que aparecen dibujados motivos espirituales, figuras de cazadores y pescadores, y representaciones de acontecimientos históricos. Otro antecedente del cómic, lo encontramos en la escritura Pictográfica, en la que se usan dibujos para representar objetos, se asocia comúnmente con los jeroglíficos egipcios, pero que no es exclusiva del alfabeto de este pueblo. Junto a los jeroglíficos encontramos a los códigos mexicanos, manuscritos pintados utilizados por los pueblos prehispánicos de Mesoamérica (olmecas, teotihuacanos, mayas, aztecas, etc.), formados por una escritura de carácter logosilábico, es decir, basada en signos logográficos (que designan palabras) y fonéticos (transcriben sílabas), o alfabéticos.

Dentro de los antecedentes del cómic que se encuentran en la Edad Media, encontramos a las filacterias medievales (del griego, *phylakterion*, amuleto), que en la tradición del judaísmo, se definen como pequeñas cajas negras y cuadradas que contienen pergaminos con pasajes de las Sagradas Escrituras y que se llevan atados a la frente y al brazo izquierdo con tiras de cuero negro. La costumbre proviene de la interpretación rabínica de cuatro episodios bíblicos (Ex. 13,1-10,11-16; Dt. 6,4-9; 11,13-21) en los cuales el Señor ordena a Israel atar sus palabras "como un signo sobre tu mano" y "como bandas entre tus ojos". Esto es interpretado como un mandamiento y los cuatro pasajes de la Biblia se inscriben en el pergamino que está dentro de unas cajas.

En Oriente se encuentran los *Chojugiga*, serie de cuatro rollos monocromos de contenido humorístico protagonizados por animales antropomórficos, realizados en Japón entre los años 1053 y 1140; los *Ukiyo-e* ("mundo flotante"), movimiento que dominó en el arte japonés, desde el siglo XVII hasta el XIX, llamado así

porque representa las fantasías y las vidas cambiantes de la gente corriente, de los actores, cortesanas así como de otros habitantes del país, y que parodian los proverbios budistas sobre la inconstancia y la transitoriedad de la naturaleza de las cosas.

Volviendo a occidente, otro antecedente del cómic se rastrea en los Aleluyas o Aucas, nombre que procede de las viñetas que, con la palabra "aleluya", se estampaban en pliegos, y de las estampas de santos "de a pliego" que se lanzaban al aire en señal de júbilo en Pascua de Resurrección.

Los grabados en madera, las ilustraciones de cuentos infantiles y las ilustraciones satíricas de los primeros periódicos, se cuentan entre los principales antecedentes del cómic del siglo XIX.

Hacia finales del siglo XIX en Europa como en Estados Unidos, los periódicos recurrían a diferentes incentivos con el fin de atraer el mayor número de lectores y, por consiguiente, controlar el mercado. La modernización de los sistemas de impresión de Estados Unidos va a permitir que a partir de 1893 en los suplementos dominicales apareciera una p.ina en color. En esta p.ina del New York World apareció en 1895 una viñeta del dibujante Richard F. Outcault que va a sentar las bases de la historieta actual. El personaje que crea es *The Yellow Kid*, un niño de apariencia oriental vestido con un largo camisón amarillo, de los barrios populares de Nueva York. En *The Yellow Kid* se dan, por primera vez, las tres condiciones que según Román Gubern, permiten identificar al cómic tal como lo concebimos hoy día: 1.Secuencia de imágenes consecutivas para articular un relato; 2. La permanencia de, al menos, un personaje estable a lo largo de una serie; 3.Integración del texto en la imagen.

De acuerdo con Masotta (1982, p. 5), la palabra cómic designa a aquello que algunos denominan figuración narrativa, una forma híbrida que mezcla texto e imagen, que se desarrolló inicialmente en Europa y luego en Norteamérica. Es así que los cómics surgieron, precedidos de una larga tradición de narrativa iconográfica en Europa y por un exuberante desarrollo de la ilustración, en el seno

de la industria periodística estadounidense, a finales del siglo XIX. Luego de esto se desarrolla su particular lenguaje icónico y las primitivas viñetas, todas del mismo tamaño y con los textos al pie o tímidamente incluidos en el dibujo, serán sustituidas por viñetas de diferentes tamaños y situación y, sobre todo, evolucionarán rápidamente los modos y alcances de los textos. Estos se incluirán, casi desde el principio, en globos o bocadillos; su particular forma, así como el tamaño y dibujo de las letras, constituyen, por sí solos, todo un modo de expresión independiente. El uso de imitaciones o representaciones, escritas con grandes letras, ciertos símbolos ya universalmente aceptados (como una sierra cortando un tronco para indicar sueño o una bombilla que se enciende para explicar que el personaje ha tenido una idea) tienen un alcance comunicativo que difícilmente puede lograr otro medio de expresión. Inicialmente estas historietas tenían carácter cómico, de ahí el nombre de cómic.

Al ser una forma de expresión artística entre el cine y la literatura, el cómic se ha nutrido de los géneros de estas formas de arte, apropiándose de éstos e integrándolos a su gama de temáticas. Teniendo en cuenta lo anterior, los géneros en los que se divide el cómic son:

Cómic infantil: son cómics que por la temática y la edad de sus personajes se recomiendan generalmente para niños, pero también pueden ser disfrutados por todo tipo de lectores.

Ciencia-ficción: género especulativo de anticipación cuyas tramas suceden en futuros apocalípticos o viajes en el tiempo e intergalácticos, alienígenas y planetas desconocidos.

Humor: Donde se muestran situaciones de forma humorística. De este género se origina el término cómic.

Superhéroes: Cómic donde se supera al héroe clásico (bombero, policía, vaquero etc.), y que presenta personajes con poderes sobrenaturales.

Fantasía y aventura: cómics que narran aventuras extraordinarias con un toque de fantasía. En este tipo de cómic también pueden encontrarse personajes míticos como dragones, elfos y magos procedentes de mitos y leyendas.

Sobrenatural y paranormal: todo lo que está más allá de la naturaleza o rarezas y anomalías, igualmente contenidos de terror, se incluye en este espacio: ángeles, demonios, vampiros, hombres lobo, entre otros.

Serie negra o detectivesca: este género se inspiró directamente de la literatura negra o *noir*, por lo que el cómic también se basa en las mismas temáticas, es decir, fuerte contenido de hechos delictivos, enmarcado en escenas nocturnas

Bélico: el cómic bélico es el que se elaboró a partir de hechos históricos relacionados con la Primera y Segunda Guerra Mundial. A veces se lleva más allá y decide mostrar no sólo sucesos de esos conflictos sino también guerras de cualquier momento de la historia de la humanidad.

Histórico y biográfico: cuenta sobre la vida de personajes célebres y sucesos históricos relativamente fieles.

Underground: este es un género de historietas que no siguen los cánones tradicionales, que los contravienen abiertamente, se dedican a rebelarse contra principios morales y exploran los tabúes sociales.

Cómic erótico: este género va destinado al público adulto por su carga erótica pues presenta títulos que, al igual que el cine y la literatura, pueden llegar a ser sugerentes en mayor o menor medida. Lo erótico remite a una forma más artística y sensual y denota todo lo relacionado con la sexualidad, mientras que lo pornográfico se enfoca en el acto sexual y en escenas violentas relacionadas con el sexo.

En estas definiciones se puede percibir que el cómic como producto visual y cultural es una gran herramienta para llegar a toda clase de público y que al tener un enfoque constructivo, divertido e interesante, se logra tener grandes resultados

De acuerdo con Umberto Eco (1973, p. 299), la historieta es un producto cultural, ordenado desde arriba y que funciona según toda una mecánica de persuasión oculta, presuponiendo en el receptor una postura de evasión que estimula de inmediato las veleidades paternalistas de los organizadores. Así los cómics en su mayoría reflejan la implícita pedagogía de un sistema y funciona como un refuerzo de los mitos y valores vigentes. Cabe destacar que para este autor, el cómic es un producto cultural y donde define que esta ordenado desde arriba, destacando los aspectos más relevantes de la sociedad tales como la agresividad, honradez, familia entre otros, lo cual, según, Eco son ordenados de forma en que se pueda ver cuáles son las más o menos valoradas.

Una de las características importantes que se puede extraer del cómic como recurso didáctico para la enseñanza está en la analogía perceptual de tipo visual que se puede realizar. De tal forma que es posible llegar a realizar generalizaciones a partir de las relaciones que se establezcan entre personaje, su entorno y el nuestro: “Es la captación y procesamiento de la información la que proporciona esa percepción relacional” (Eco, 1973, p. 299)

Las personas que tienen acercamientos con el cómic, como lo dice el autor citado, pueden hacer semejanzas de la realidad que está viviendo el lector con las imágenes y el texto, puede verse identificado con cualquier situación que se pueda observar en este tipo de material visual, o traer recuerdos de cosas ya vividas personales o culturales. Es por eso que varios autores referencian al cómic como material característico para la enseñanza, tal y como afirma Rodríguez Diéguez, el cómic tiene una derivación progresiva hacia el campo instructivo.

Cabe destacar también que el cómic al tener un contenido, al encontrarse acompañado por un elemento verbal y otro icónico, es reforzado de gran manera y facilita su comprensión. Además de esto, el cómic sirve para resaltar los valores que trasmite una sociedad, cuales son los modelos culturales, es decir, proyecta una imagen de lo que se es o de lo que se gustaría ser. Por esto el cómic se podría tomar como un material muy interesante para trabajar y dar a conocer la

interculturalidad y los valores: “El cómic es, por una parte, un medio de comunicación de masas, impensable sin ese requisito de difusión masiva; por otra parte, es un sistema de significación de un código propio y específico, tenga o no una difusión masiva” (Masotta, 1982 p. 10). Desde Masotta, cabe decir que el cómic es considerado un medio de comunicación de masas, donde puede llegar a influir sobre las personas de una manera más a o menos directa y tiene un alcance comunicativo que difícilmente puede lograr otro medio, por la fácil comprensión del mismo.

8. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

La historia de vida como método de investigación

Otro de los aspectos tenidos en cuenta para contextualizar y soportar el tema de historias urbanas en el medio de transporte público trasmilenio tiene que ver básicamente con el análisis de lo observado en trasmilenio, en donde diariamente se evidencian comportamientos, modos y maneras que dan cuenta de y reflejan muchos aspectos de las personas, desde su personalidad, modo de hablar, gestos, y contextos de sus historias.

Y es aquí donde se toma la historia de vida como un método de investigación cualitativa, donde por medio de estas se darán resultados del significado de experiencias de un individuo.

Según Taylor y Bogdan (1984 p. 22), las historias de vida forman parte del campo de la investigación cualitativa, cuyo paradigma fenomenológico sostiene que la realidad es construida socialmente mediante definiciones individuales o colectivas de una determinada situación, es decir, se interesan por el entendimiento del fenómeno social, desde la visión del actor social. De ahí que los datos obtenidos al utilizar la metodología cualitativa constan de descripciones verbales sobre los asuntos observados (Kavale, 1996 p. 51).

Dentro de estas descripciones sobre historia de vida también entra jugar un factor importante y para tomar en cuenta es el significado afectivo que cada persona le da a las situaciones, cosas o experiencias que este desee contar, es por eso que la historia de vida es tomada como un método de investigación que permite describir en profundidad la dinámica del comportamiento humano. En tal sentido, los estudios cualitativos siguen unas pautas de investigación flexibles y holísticas sobre las personas, escenarios o grupos, objeto de estudio, quienes, mas que verse reducidos a variables, son estudiados como un todo, cuya riqueza y complejidad constituyen la esencia de lo que se investiga (Berrios, 2000)

Es por eso que este tipo de investigación más que dar cifras permite indagar en lo que para el ser humano es prioridad, se trata de conocer cómo se crea la estructura básica de la experiencia, su significado y participación a través del lenguaje y de otras construcciones simbólicas.

Las historias de vida ofrecen un marco interpretativo a través del cual el sentido de la experiencia humana se revela en relatos personales de modo que da prioridad a las explicaciones individuales de las acciones más que a los métodos que filtran y ordenan las respuestas en categorías conceptuales predeterminadas. Jones (1983) afirma que de todos los métodos de investigación cualitativa, tal vez este sea el que mejor permita a un investigador indagar como los individuos crean y reflejan el mundo social que les rodea.

Respecto a las historias de vida como método de investigación, esta técnica tiene una amplia literatura que alude a sus orígenes (Cornejo, 2006: 106; Kormblit, 2004; Sarabia, 1985; Valles, 1997). La mayor parte de estos autores coinciden en que esta ha sido aplicada en distintos campos del saber cómo lo son las ciencias sociales y dentro de estas, a disciplinas tales como la psicología, antropología y sociología. Freud (1906), recurrió a la interpretación psicoanalítica para el estudio de los casos individuales, luego los antropólogos recurrieron a estos relatos para estudiar las similitudes y variaciones culturales de los pueblos y los sociólogos han utilizado esta clase de técnica para analizar las reacciones entre grupos y los aspectos socioculturales.

La historia de vida mas allá de ser un conjunto de sucesos en una persona, se puede tomar como una herramienta como ya lo comentan los autores citados, como un recurso investigativo para hallar características de poblaciones, tribus, personas y demás.

Las historias de vida forman parte del campo de la investigación cualitativa, cuyo paradigma fenomenológico sostiene que la realidad es construida socialmente mediante definiciones individuales o colectivas de una determinada situación (Taylor y Bogdan, 1984).

La historia de vida va más allá de ser una simple anécdota, para algunos autores es un método de investigación por la cual se pueden llegar a tener resultados de algunos de los comportamientos que tiene un ser humano en dicha situación o en algún lugar. Como el caso de estos dos autores en donde plantea la historia de vida como método de investigación, donde muestra un interés por el fenómeno social desde la visión del autor. Permite poder llegar a situaciones ya vividas dentro de las generaciones y las sociedades; Los cuentos populares, canciones, refranes, leyendas, ritos y rituales, prácticas domésticas y extra-domésticas, hábitos particulares y colectivos, que han constituido y organizado la vida de las diferentes comunidades forman parte de su historia oral (Santamarina y Marinas, 1995).

Todo lo experimentado en el transcurso de la existencia de una persona o de una sociedad, se convierte muchas veces en narraciones sociales o autobiografías de las cuales se desprende en grandes relatos llamados historias de vida, que es lo que da a entender estos autores. Cualquier situación en la que una persona se vea implicada en cualquier sentido, se convierte en historia de su vida. Así que haciendo un análisis entre los autores ya citados y la definición que tiene cada uno sobre lo que es una historia de vida, se puede notar que cada autor hace referencia al término desde varios puntos de vistas, algunos desde la parte de recolectar datos, otros desde la esencia del ser humano sus tradiciones, costumbres y demás, siempre teniendo como punto de partida la historia de la persona en sí.

Blumer (1969), toma la historia vida como la forma en que una persona narra de manera profunda las experiencias de vida en función de la interpretación que ésta le haya dado a su vida y el significado que se tenga de una interacción social.

Los seres humanos actúan a partir de los significados que las cosas o eventos tengan para él mismo, parten de las vivencias más relevantes y significativas en su diario vivir, toman de su entorno los momentos para darles luego un significado dependiendo de la importancia que este le brinde al hecho ocurrido.

Según Lucca y Berríos (2003), las historias de vida no solo permiten conocer a la persona que narra, sino que también ayudan a desentrañar las realidades que viven muchos países o contextos. Es decir, las historias de vida hacen que lo implícito sea explícito, lo escondido sea visible; lo no formado, formado y lo confuso, claro.

Los datos que pueden provenir de historias de vida como lo dicen los autores, desentrañan inmensidad de antecedentes o testimonios de realidades de sociedades, países, culturas y demás; es por eso que muchos autores toman la historia de vida como método de investigación pues de esta se desprenden información muchas veces vital para reconstruir una situación. Esto guarda relación con Cole (1994), quien plantea que la historia de vida es un enfoque realizado en las ciencias sociales donde se informa la vida individual y cómo esta se refleja en los temas culturales de la sociedad, en los temas personales, institucionales y en las historias sociales.

Haciendo una síntesis de las definiciones de historia de vida que se han encontrado, todas hablan de las experiencias de un ser humano sea cual sea su entorno, toman la historia de vida como un método de investigación, una forma para obtener datos de ciertas cosas, vivencias y demás en donde muchas veces por medio de estas se puede identificar el modo de vida que lleva el individuo y conocer también el entorno donde este se desenvuelve diariamente, así que resumiendo todas estas teorías sobre historia de vida, es la forma en que una persona narra las experiencias propias de su entorno según el significado o importancia que este le de al tipo de sucesos vividos en su cotidianidad. y que mas que el medio de transporte publico para encontrar esta variedad de historias o sucesos que la gente tiene por contar, por eso como ya se menciono anteriormente y tomando todos estos conceptos como referencia se pretende desarrollar un proyecto en donde quede plasmado de una forma atractiva visualmente todos estos conceptos de historias de vida, con verdaderas historias de vida.

Si bien se conoce que la comunicación es el proceso entre dos o mas personas en el cual se trasmite información o se da el intercambio de sentimientos, opiniones o cualquier otro tipo de información mediante el habla, escritura u otro tipo de señales y la historia de vida es la construcción de relatos de experiencias vividas y significativas para un individuo dentro de un entorno social y cultural.

Es aquí donde resulta que la comunicación juega un papel importante dentro de la historia de vida; puesto que la comunicación es un proceso básico para la construcción de las mismas, así que para que esta se pueda transmitir o dar a conocer, es necesario el proceso comunicativo básico entre las personas, sociedades o civilizaciones.

Con respecto a la comunicación es importante mencionar que en relación con el tema de investigación esta tiene gran importancia debido, a que es precisamente esta la protagonista de historias, puesto que como ya se menciono anteriormente es un proceso básico del ser humano para poder transmitir infinidad de cosas y una de ellas es la que precisamente se esta tratando en este capítulo las historias de vida.

La comunicación se vuelve un instrumento de ayuda para que las relaciones humanas se puedan dar y para que así mismo a partir de esta surjan y se expandan los relatos de cada persona.

Este proyecto está enfocado a un análisis de la cultura, la sociedad y sobre todo las historias de vida que se pueden identificar en un espacio tan necesario para la vida de las sociedades como lo es el transporte público, específicamente Trasmilenio, así mismo se pretende plasmar dichas historias en un medio visual que logre una postura diferente frente al tema y que todas las personas logren entender el sentido del ejercicio, la idea es plasmar estos eventos en un comic con el fin de que las personas lo lean y se identifiquen con estas historias cuya finalidad no es otra que generar si es posible otros escenarios de cultura con temas reales. Así que para esto fue necesario tener una idea clara de lo que es el

cómico, sus componentes y características aplicadas en el producto final de este proyecto.

Este análisis se realiza en tres momentos, serán mañana, tarde y noche los cuales permitirían que se identifiquen momentos totalmente distintos y de cada momento poder tomar historias de vida totalmente distintas.

La cultura es uno de los aspectos que representa y hace la diferencia de otros, pues aunque se entiende como cultura todo aquello que identifica a una sociedad, ya sean hábitos, comportamientos, costumbres, pensamientos ideologías, entre otros, cada individuo aplica su cultura de acuerdo a lo que ha vivido.

Pero la cultura, cualquiera fuera su acepción teórica, no solo era un hecho empíricamente demostrable, sino que definía el horizonte de la especificidad del ejercicio antropológico. Además, se daba por sentado que ya que las culturas eran evidentes en su diferencia, no había unas superiores a otras. Así la cruzada antropológica contra el etnocentrismo, anclada en un relativismo cultural, constituía uno de los más claros puntos de la agenda de los antropólogos, aunque para unos significara un compromiso ético con la ciencia y para otros, uno político con los pueblos (Restrepo y Uribe, 2012).

Aunque somos un como conjunto de personas que vivimos en una nación y dentro de una misma sociedad, Canclini explica cómo estos comportamientos, pensamientos, ideologías y costumbres se van transformando en la modernidad debido a las transformaciones a las que hemos sido sometidos, así deja de entenderse a la cultura como un factor común para convertirse en una forma de vida que adopta cada persona dependiendo a su realidad.

A partir del análisis de las propuestas de Bourdieu y Becker sobre la cultura, García Canclini (1990) muestra como la modernidad permitió que esta se constituyera en un espacio autónomo de la estructura social (Canclini, 1990).

Actualmente las personas han empezado a involucrarse en subculturas porque se han identificado con ciertos pensamientos y comportamientos que han impuesto otras personas a pesar de las leyes y la normatividad de un Estado.

Según Restrepo y Uribe la relación actual entre el Estado y el Mercado articulan la existencia social. Quizás esta puede ser la particularidad de la antropología. Su énfasis en la forma como ciertos grupos se conforma alrededor de una identidad no regulada por los ideales del individualismo burgués. (Restrepo y Uribe, 2012).

La historia de Colombia ha tenido un sin número de dificultades que han impedido llegar al desarrollo al que han tenido acceso otros países, lo cual no tiene que ver con sus habitantes sino que al igual que la desigualdad han sido el resultado de una mala administración por parte de aquellos que han tenido dominio sobre el país, por eso algunas de las problemáticas que siempre han estado vigentes han tendido a aumentar inevitablemente, así pues la inseguridad, la violencia y la pobreza se suman a las pocas posibilidades de progreso para algunos.

Colombia es un país con muchas falencias, sin embargo tiene riquezas que otros países no tienen pero el hecho de administrarlas mal atrasa un país en desarrollo y acaba con el futuro de quienes lo habitan.

Todo lo que se ha mencionado hasta el momento, la pobreza, la desigualdad, la mala administración, las pocas posibilidades de progreso, la escasa opción de acceder a la educación, la falta de valores y principios, es lo que se refleja al comunicarse o interactuar con otras personas, porque es lo que se ha tenido que vivir.

9. PROCEDIMIENTO

Con el fin de analizar la frecuencia con la cual los ciudadanos utilizan los diferentes medios de transporte público, el número de historias urbanas que pueden llegar a escuchar durante el día y la clasificación de las mismas, se llevo a cabo la siguiente encuesta:

Después de aplicar esta encuesta a 10 personas inicialmente, teniendo en cuenta que cada una de ellas pertenecía a diferentes grupos socioeconómicos, y cuyas circunstancias de vida son diferentes se logro realizar el siguiente análisis:

Análisis

Esta encuesta ha sido realizada con el fin de determinar qué medio de transporte es más utilizado, cuánto tiempo aproximadamente se gasta una persona a diario en un medio de transporte público y cuantas historias y de qué tipo escuchan a diario en los mismos. Para está encuesta se tuvieron en cuenta a 10 personas entre hombre y mujeres de diferentes edades, que estudian y trabajan, de estratos 1,2 y 3 que viven en la ciudad de Bogotá.

1. Que medio de transporte utiliza para transportarse diariamente.

Mediante esta pregunta se logró identificar que la mayoría de personas entrevistadas utiliza constantemente para transportarse el Transmilenio y los buses o busetas, y tan sólo 1 persona se transporta en carro propio, asimismo se evidenció que ninguna de las 10 personas encuestadas utiliza comúnmente el taxi como medio de transporte, a excepción de las veces en las que van tarde para sus sitios de trabajo.

2. Cuanto tiempo gasta de su casa a su sitio de trabajo o de estudio.

En esta pregunta la mayoría de personas encuestadas tarda de 45 minutos a una hora en llegar a su destino, en el medio de transporte en el que usualmente viaja.

3. Cuantas veces al día debe usar el medio de transporte público.

La mayoría de personas encuestadas trabajan y estudian, razón por la cual deben utilizar como mínimo 3 veces al día un medio de transporte público, 5 de las personas encuestadas lo utiliza 3 veces al día, de la casa al trabajo, del trabajo a la universidad y de la universidad a la casa nuevamente, y 4 personas lo utilizan solamente de la casa al trabajo y del trabajo a la casa.

4. Cuantas historias urbanas escucha a diario en el medio de transporte público.

En esta pregunta se logró identificar que cómo mínimo las personas escuchan una historia urbana dentro del medio de transporte en el que movilizan a diario, solamente dos personas dicen que no las escuchan generalmente porque van escuchando música en sus celulares, sin embargo dos de las personas encuestadas menciona que diariamente escucha hasta dos historias urbanas en el medio de transporte público.

5. Las historias que ha escuchado en su mayoría son de:

En esta última pregunta se identifica que las historias urbanas son de diferente tipo en cualquiera de los diferentes medios de transporte público, es así como 3 personas escuchan generalmente historias de amor, 3 historias de conflicto y 3 historias graciosas, es decir que dentro de nuestra investigación el producto final tendrá todo tipo de historias clasificadas dentro de estas categorías.

Mediante esta encuesta se logró identificar puntos clave para continuar con la investigación y así lograr productos de buena calidad puesto que a diario según esta encuesta la mayoría de personas se moviliza en un medio de transporte público y como mínimo escuchan una historia diaria la cual genera interés en el otro involuntaria o voluntariamente.

Para poder identificar estos aspectos se tuvieron en cuenta tres momentos dentro del transporte los cuales fueron:

Mañana

En lo observado en medios de transporte como buses, busetas y Transmilenios, se ve reflejado como factor común que en las horas de la mañana las personas pocas veces interactúan, pues generalmente se dirigen a sus lugares de trabajo, estudio y citas médicas, por ello casi siempre viajan solos.

Otro factor común en este horario es que la mayoría de pasajeros escuchan música o duermen en el caso de los que logran viajar sentados y otro parte de los usuarios habla por su celular en el trayecto.

Tarde

En los horarios de la tarde la situación suele ser distinta pues con mayor frecuencia los pasajeros viajan en compañía de un amigo, familiar o su pareja, lo cual da lugar a interacción de tipo informal, en las que se puede notar claramente lo siguiente:

Según la ruta y el tiempo de trayectoria, las historias reflejan diferentes contextos, niveles de educación, maneras de expresión física y verbal. Por ejemplo: En una ruta que va de sur a centro de la ciudad las personas suelen representar un estrato socioeconómico medio, sus formas de hablar son coloquiales y el tipo de historias comúnmente hablan de anécdotas familiares, laborales, personales, entre otras.

Noche

En la noche la interacción también es frecuente puesto que las personas generalmente se dirigen a sus hogares después de una jornada de estudio y trabajo, y en algunos casos comparten su trayecto con un compañero de trabajo, un familiar o su pareja. En este horario las historias tienen que ver con lo que les sucedió en el transcurso del día, ya sea algo relacionado con su trabajo, su estudio o con anécdotas que se salen de lo normal dentro de un día cotidiano. En estos horarios y en rutas que van de norte a sur por ejemplo se denotan personas de estratos medios, sin embargo muchas de ellas han tenido la posibilidad de

tener acceso a una educación superior, aunque no con numerosas comodidades pues casi siempre trabajan y estudian y en la noche. El lenguaje suele ser descomplicado pero también tiene que ver con las personas con las cuales están hablando, pues generalmente suelen ser personas de confianza.

Luego de la observación de los tres momentos que se viven en trasmilenio y de haber aplicado la encuesta a varias personas, y del análisis de las mimas se logro obtener diferentes historias de vida, cada una de ellas con un contenido diferente, logrando así identificar vivencias distintas en cada persona que hace uso del transporte publico; se tomaron 5 historias que permitieron dar paso al producto final el cómic; las cuales fueron:

1. Grabación Historia Urbana

Ambulancias imprudentes

Ruta: portal norte- Chapinero

Tiempo del Trayecto: 25 minutos

Medio de transporte: Transmilenio

Hora: 10:00 PM

Actor No. 1: Si vio las noticias está mañana

Actor No. 2: No que paso

Actor No 1: Pues estaban mostrando la historia que usted me conto del accidente en moto, pero no sé si el tipo se murió o no.

Actor No 2: Si lo que pasa es que esa esquina es un veneno.

Actor No.1: Si como que hay accidentes ahí a cada rato.

Actor No. 2: Pues lo que me estaba contando un parcerito es que de pronto el semáforo estaba desincronizado, claro el chino iba a `pasar en amarillo y el otro también y tome.

Actor No. 1: Imagínese que un día estaba haciendo una vuelta en el catastro y pasó una ambulancia súper imprudente.

Actor No. 2: Si esas ambulancias no respetan

Actor No. 1: Imagínese que está mañana estaba el semáforo en rojo y pasó una ambulancia y casi me atropella.

Actor No. 2: Si eso es un fastidio, imagínese que un día un amigo mío iba normal y paso una ambulancia y le corrió el carro, se lo subió al andén, pero no le paso.

2. ENTREVISTAS

Entrevista usuario de trasmilenio

Ana Cilena Moreno

Ruta: portal norte-portal sur

Tiempo del trayecto: 1:20 minutos

Medio de transporte: trasmilenio

(Entrevista a usuaria trasmilenio)

Ana Cilena Moreno

Un día acompañe a mi mamá a una cita médica en el hospital de Tunal y cuando salimos cogimos la ruta del Trasmilenio que sale del norte y que nos deja en el barrio El Tunal, cuando veníamos habían dos abuelitas más delante de nosotras haciendo un comentario en el cual una le decía a la otra: imagínese que salí de mi casa porque tenía que pagar los servicios, como 4 recibos, entonces para acortar distancia me metí por el conjunto de Ciudad Tunal por uno de los callejones, mientras caminaba hacia el CADE me abordaron dos muchachos, bruscamente me zarandearon y me quitaron la plata de los recibos.

3. Entrevista conductor bus trasmilenio

Jimmy Chávez

Ruta: portal norte – portal Américas

Tiempo del trayecto: 1:30 minutos

Medio de transporte: Taxi

Un día X un conductor de trasmilenio me conto una historia, que una vez en el portal recogió pasajeros y una señora se hizo en la parte de adelante en los puestos que quedan junto al conductor y escucho que una señora le contaba a otra que un día agarro un taxi solicitando el transporte para el barrio Patio bonito, la señora iba con 3 niños y uno de ellos iba en silla de ruedas, entonces el señor le dijo que la carrera valía \$15.000, la señora le dijo que si la podía llevar por \$5.000, entonces el señor le dijo que eso era muy barato, sin embargo la señora le rogó y le conmovió el corazón al taxista y le hizo la carrera, en el trayecto, mientras la transportaba la señora le comentó que salía de la iglesia cristiana porque estaba atrasada con el diezmo, que había trabajado un mes completo para completar lo del diezmo entonces el taxista le preguntó que cuanto le había llevado de diezmo al pastor, y ella le contesto que le había llevado \$120.000, que había trabajado lavando ropas y eso para completar lo que debía, entonces el taxista le pregunto que porque más bien no le pedía al pastor lo del transporte entonces ella le contesto que eso era lo que debía, entonces al taxista le dio rabia y la bajo del taxi y le dijo que le pidiera al pastor para el transporte.

4. Usuaría Transmilenio

Inicia su recorrido en el portal norte

Era Sábado a las 2:00 PM aproximadamente, se sube al portal de trasmilenio del norte una mujer hablando por celular, al parecer habla con su madre sobre un hermano que tiene serios problemas de drogadicción ya que ha robado cosas de valor en su propia casa, la mujer le dice a su madre que tiene que hablar con él

y que debe decidir si internarse en un centro de rehabilitación o asumir la demanda por robo que sus hermanos le habían impuesto.

Al parecer la madre se rehúsa a que su hijo sufra las consecuencias de la demanda y mucho menos acepta que la solución sea internarse en un centro de rehabilitación, por un momento la mujer no menciona palabra y después de unos cuantos segundos le dice mamá no llores, entiende que si no hacemos algo esta situación podrá empeorar, luego le dice mamá pero porque me vas a colgar esta situación no puede seguir así, al parecer su madre no sigue hablando y finalmente cuelgan.

Finalmente la mujer se baja en la estación de la Jiménez, pero en este trayecto de aproximadamente 45 minutos la mujer dura hablando con su madre aproximadamente 30 minutos a pesar de la incomodidad de tener varias personas rodeándola y de no tener de donde agarrarse permanece en pie, con una mano intentaba cogerse de lo que podía y con la otra tenía firmemente su celular.

5. usuario trasmilenio

Portal norte zona de alimentadores ruta san Antonio-verbenal

Un miércoles 6 de tarde, en la zona de alimentadores del portal norte; un señor recibe una llamada a su celular, habla con su compañera sentimental expresándole que ese día el portal esta totalmente desordenado, utilizando palabras vulgares, diciendo que en voz muy alta que no enviaban buses alimentadores y que todo lo que estaba sucediendo era culpa del alcalde refiriéndose a esta de una forma agresiva y nuevamente vulgar, y agradeciendo porque el tiempo de mandato como alcalde ya iba a terminar. Una vez cuelga la llamada este empieza a gritar que envíen mas alimentadores y incitando a las demás personas para que también se unan a él en sus gritos, pasan dos alimentadores que tiene la ruta que él debe tomar pero por la cantidad de gente no alcanza a subir a ninguno de los dos, mientras pasa esto a la gente que logra tomar y subirse al alimentador que les sirve algunas quedan colgando de las puertas mientras él les grita que se bajen que si la mujer les iba a pegar,

que dejaran cerrar el bus y así con los dos buses que el no logra tomar, a la llegada del tercero dice nuevamente en vos alta aquí si me voy, logra pasar a empujones y gritos hasta que logra subir al alimentador una vez arriba y cerca de una ventana empieza a despedirse de la gente en forma de burla hasta que el alimentador arranca con destino al Verbenal.

Actores

1. Usuarios de trasmilenio: estos son los que diariamente utilizan este medio de transporte para desplazarse de un lugar a otro en su diario vivir.
2. Conductores de los buses: los encargados de el traslado de los usuarios de este transporte y también participes en muchas ocasiones de estas historias.
3. Coordinadores de rutas: las personas que están en las estaciones en este caso controlando las rutas entrantes y salientes del portal.
4. Bachilleres y policía: personas encargadas de la seguridad y el control de cada portal.
5. Las personas de la taquilla: las personas encargadas de vender a los usuarios los pasajes para poder hacer uso de trasmilenio.
6. Las personas de punto de información: son las personas que están dentro del portal ubicadas en distintos puntos para ayudar a los pasajeros con sus inquietudes que tengan sobre este transporte.

Momentos

1. **Momento proyectivo:** en este momento se organizan ideas y conocimientos sobre el problema que se ha planteado para el proyecto, en este caso es el identificar las diferentes historias que se dan en trasmilenio, luego se formulo la pregunta y se estableció un plan de acción para poder desarrollar el proyecto, se produce una delimitación del tema el cual fue tener un solo punto de referencia de trasmilenio para poder definir que es lo que se quiere saber o con seguir con este proyecto, que en este caso es conseguir un producto audiovisual netamente cultural. En este momento

también se definió cual sería el modelo teórico del que se va a partir para el proyecto y el cual se verificaría durante todo el desarrollo del mismo.

2. **Momento metodológico:** en este momento se formula el modelo operativo del proyecto el cual será tener referencias de investigaciones las cuales permitirán tener distintos puntos de vista acerca del tema ya planteado y poder confrontar distintas teorías sobre el tema y establecer el medio para poder tener un acercamiento al objetivo.
3. **Momento técnico:** luego de haber planteado el modo en que se va a desarrollar el proyecto, se busca la forma de recolectar información y tener un acercamiento más real con las personas que transcurren diariamente en trasmilenio, esto se hace por medio de entrevistas, encuestas y grabaciones.

10. CONCLUSIONES

Este proyecto deja como resultado el análisis de discursos en los cuales se encontraran diferencias muy marcadas, pues las circunstancias, los estilos y ritmos de vida son determinantes a la hora de comunicarse.

Se logra observar si los factores como la falta de educación e información influyen de manera drástica en las conductas reflejadas en estos espacios. Cada historia Urbana como la llamamos en este proyecto, es una historia de vida que refleja aspectos con los que bien podemos identificarnos, extrañarnos, aterrarnos, o reírnos. Estos tienen explicaciones que han sido estudiadas a lo largo de la historia, desde el momento en que se conformaron las sociedades hasta el momento en que transportarse se convirtió en una necesidad primaria para el ser humano.

La pieza comunicativa, en conjunto con una investigación previa de todo lo que enmarca las sociedades actuales, la forma de comunicarse en espacios que deben ser compartidos obligatoriamente, y las experiencias que cada individuo tiene por sus condiciones de vida, dan respuesta y permiten entender problemáticas actuales que afectan directa o indirectamente la convivencia entre personas, y las condiciones para vivir en sociedad.

Cada historia de vida refleja aspectos con los que bien podemos identificarnos, extrañarnos, aterrarnos o reírnos. Estos tienen explicaciones que han sido estudiadas a lo largo de la historia, desde el momento en que se conformaron las sociedades hasta el momento en que transportarse se convirtió en una necesidad primaria para el ser humano.

Es importante, además de poder identificar situaciones de vida diferentes, lograr como profesional productos comunicativos los cuales consigan impactar de una manera distinta a cada persona, generar opciones distintas de comunicación a las frecuentes fue el objetivo principal de este proyecto, el cual finalmente fue un medio de comunicación masivo como lo es el cómic, un producto visual, altamente

didáctico y sobre todo un producto de uso pedagógico, el cual es utilizado en muchas aulas para facilitar el aprendizaje.

El significado más allá de la parte profesional, en la parte personal poder generar espacios en donde las personas que habiten diferentes lugares de esta ciudad, encuentren un modo de percibir su entorno de una forma distinta; lograr por medio de un cómic llegar a hacer de esas experiencias vividas algo comunicativo pero a la vez didáctico, generar una identificación con cada historia plasmada comunicando que más allá de las diferencias de estratos, culturas y educación humanamente no son tan diferentes.

11. Referencias

- 1.-POT. Secretaría de Planeación: 2011.
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT/QueEs>
- 2.- Alcaldía mayor de Bogotá: Diagnóstico de Ciudad Revisión al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. 2010.
- 3.- Lucio Mendieta: Las Clases Sociales. 1980.
- 4.- Karl Marx y Marx Weber: Utopística Política. 2009.
<http://utopisticapol.wordpress.com/2009/03/08/sobre-el-concepto-de-clase-social-en-marx-y-weber/>
- 5.- Jorge Bustamante: Índices de pobreza. 2013
<http://www.elespectador.com/noticias/economia/colombia-tiene-146-millones-de-pobres-y-45-millones-ind-articulo-450022>
- 6.- Carlos Alberto Torres, Democracia educación y multiculturalismo. 2001.
- 7.- Wenceslao Fernández. Lenguaje y leyendas urbanas.
- 8.- Foucault y Habermas: El discurso filosófico de Foucault y Habermas. Año 2000. <http://www.filosofia.net/materiales/num/num13/num13b.htm>
- 9.- Revista eure, reseñas (Vol. XXXI, N° 94; pp. 129-131, Santiago de Chile, diciembre 2005) Horacio Capel.
- 10.- El Modelo Barcelona: un examen crítico. Barcelona: Ediciones del Serbal (2005).
http://public.citymined.org/KRAX_CARGO/teoria/jornadas_2007_material_de_trabajo/el_modelo_barcelona_un_examen_cr%EDtico_capel.pdf
- 11.- Biblioteca Virtual de Ciencias Sociales Relatos de la diferencia y la igualdad Los bolivianos en Buenos Aires Alejandro. Grimson.
<http://www.cholonautas.edu.pe/2012/wp-content/uploads/2012/04/Grimson.pdf>
- 12.- Revista Nuevo Mundo mundos nuevos Antoine Mailet La gestación del Transantiago en el discurso público: hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista. <http://nuevomundo.revues.org/10932>
- 13.- Versión impresa ISSN 0250-7161 EURE (Santiago) v.28 n.83 Santiago mayo 2002. Imaginarios urbanos e imaginación urbana Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos.
http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008300008

- 14.- KAIRÓS, Revista de Temas Sociales Universidad Nacional de San Luis Año 8 – N° 14 (Octubre /2004) La ciudad construida: experiencias y relatos urbanos platenses Andrea Mariana Varela.
http://mail.quadernsdigitals.net/datos_web/hemeroteca/r_39/nr_705/a_9466/9466.pdf
- 15.- La planeación urbana en Colombia: años sesenta-ochenta. Discursos, consultores y comunidades académicas. John Fredy Ramírez.
<http://res.uniandes.edu.co/view.php/718/index.php?id=718>
- 16.- El análisis crítico del discurso y el pensamiento social. Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal Sistema de Información Científica. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53700102>
- 17.- Del discurso científico de la modernidad a una nueva narrativa en la construcción del conocimiento. Autor: PhD. José Rafael Zaá Méndez.
http://investigacion.unerg.edu.ve/nexos/index.php?option=com_content&view=article&id=25:del-discurso-cientifico-de-la-modernidad-a-una-nueva-narratividad-en-la-construccion-del-conocimiento-&catid=7:may-ago-2012&Itemid=12
18. Marc Augé: Los no lugares de. 2011
19. Restrepo y Uribe: Antropologías transeúntes. 2012
<https://gsant.files.wordpress.com/2008/04/introduccion-antropologias-transeuntes.pdf>
20. Néstor García Canclini: Cultura y desarrollo. 1990
21. Teun A. van Dijk: análisis crítico del discurso. 1985
<http://www.discursos.org/oldarticles/El%20an%20lisis%20cr%20tico%20del%20discurso.pdf>
22. Taylor y Bogda: Introducción a los métodos cualitativos de investigación. 1984
23. Me puse a la labor de paginar tus referencias, aunque algunas no las encontré. Estas referencias faltan en tu bibliografía.
24. Barrero Tapias, Jorge Ricardo. El anclaje cultural del conflicto político . En: Colombia Universitas Humanistica ISSN: 0120-4807 ed: Editorial Pontificia Universidad Javeriana v. fasc. p.52 - 72 ,1999
25. Capel, Horacio. El Modelo Barcelona: un examen crítico. Revista EURE, vol. XXXI, núm. 94, diciembre, 2005, pp. 129-131 Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile

26. Grimson, Alejandro. Relatos de la diferencia y la igualdad. Los bolivianos en Buenos aires. Revista Nueva Sociedad Número 147. Enero – Febrero, 1997, pp 96-107. Nueva Sociedad. Buenos Aires, Argentina.
27. Maillet, Antoine (2008). La gestación del Transantiago en el discurso público: hacia un análisis de políticas públicas desde la perspectiva cognitivista. En, de Cea, Maite, Díaz, Paola, Kerneur, Géraldine (Eds.), Chile: de país modelado a país modelo. Una mirada sobre la política, lo social y la economía, Gresch. Publicado en Nuevo Mundo Mundos Nuevos.
<https://nuevomundo.revues.org/10932>
28. Gorelik, Adrián. Imaginarios urbanos e imaginación urbana para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos: razones de un malestar. Revista EURE (Santiago) vol. 28 no. 83, mayo, 2002. Adrián Gorelik. Imaginarios urbanos e imaginación urbana para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos: razones de un malestar. Revista EURE (Santiago) vol. 28 no. 83, mayo, 2002.
29. Ramírez Ríos, John Fredy. La planeación urbana en Colombia: años sesenta-ochenta: Discursos, consultores y comunidades académicas, pp. 115-125. Agosto, 2011. Revista de Estudios Sociales No. 40. Bogotá, Universidad De Los Andes.
30. Van Dijk, Theun y Athenea Digital. El análisis crítico del discurso y el pensamiento social. Historia cultural del conocimiento. Discursos, prácticas, representaciones. Revista Athenea Digital. No. 1, primavera, 2002. España, Univesitat Pompeu Fabra. Disponible en
<http://blues.uab.es/athenea/num1/vandijk.pdf>
31. Zaá Méndez, José Rafael. Del discurso científico de la modernidad a una nueva narrativa en la construcción del conocimiento. Revista electrónica Nexos. Vol. 4. 2005. Venezuela, Universidad Nacional Experimental de los Llanos Centrales Rómulo Gallegos. Disponible en:
http://nexos.unerg.edu.ve/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=25:del-discurso-cientifico-de-la-modernidad-a-una-nueva-narratividad-en-la-construccion-del-conocimiento&catid=13&Itemid=130
32. Augé, Marc (2007) Por una Antropología de la movilidad. España, Cátedra.
33. Canclini, Néstor García. (2002). Culturas Híbridas.
34. Molinero, Ángel. Luis Ignacio Sánchez Arellano (1997). Transporte público: planeación, diseño, operación y administración. Universidad Autónoma del Estado de México,
35. Elizalde, Antonio y Patricio Donoso (1998) FORMACIÓN EN CULTURA CIUDADANA. Conferencia preparada para el Primer Seminario Nacional de 36.

36. Formación Artística y Cultural organizado por el Ministerio de Cultura y realizado en Santafé de Bogotá del 27 al 29 de julio de 1998.
37. Garrido, Luis. (2008) Sobre el concepto de clase social en Marx y Weber en: <https://utopisticapol.wordpress.com/2009/03/08/sobre-el-concepto-de-clase-social-en-marx-y-weber/>
38. Masotta. O. (1982). La historieta en el mundo moderno. Argentian, Paidós.
39. Eisner, Will (2002). El Cómic y el arte secuencial. España, Norma editorial.